

106 Flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen in Schaan

Ausgangslage

In den vergangenen Jahren war der Verkehr im Allgemeinen und das Thema Tempo 30 im Speziellen ein Dauerthema in der Gemeinde Schaan. Im Juni 2019 wurde eine Online-Umfrage zu Mobilität & Verkehr durchgeführt. Die Einführung von Tempo 30 hielten über die Hälfte der Befragten für sinnvoll. Weitere 18 % sahen es als "notwendiges Übel", das man jedoch machen soll. Das heisst, rund 70 % der befragten Personen akzeptieren Tempo 30.

Bereits 2013 wurde durch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ein Konzept für das Tempomodell 50/30 ausgearbeitet. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen, sowohl gesetzlich wie auch in der technischen Normierung, war eine Überarbeitung notwendig. Ende 2019 wurde von der bfu ein Leitfaden zur erfolgreichen Umsetzung von Tempo-30-Zonen veröffentlicht. Die Überarbeitung wurde gemäss dem darin empfohlenen Vorgehen umgesetzt.

Zentral ist die Einteilung des Strassennetzes in ein "Basisnetz" und ein "ergänzendes Netz". Auf dem Basisnetz gilt dabei grundsätzlich das Tempo 50 Regime, auf dem ergänzenden Netz Tempo 30 bzw. Zone 30. Eine wichtige Neuerung ist, dass dicht besiedelte Gebiete des Basisnetzes auch in die T-30-Zone einbezogen werden können. Das Basisnetz ist vortrittsberechtigt zu führen – auch auf Tempo-30-Abschnitten.

Vorgehen

Mit der Mobilitätsumfrage wurden die ersten Schritte zum Einbezug der Bevölkerung bereits initiiert. Mit diesem Auftrag ist eine Überarbeitung bzw. Erarbeitung des T-30-Gutachtens eingeleitet worden. Die wichtigsten Eckpunkte dabei sind:

- > Analyse des Bestandes
 - Siedlungsgebiet / Sensible Nutzungen
 - Verkehrsrichtplan, Strassenhierarchie
 - Verkehr (Mengen, Geschwindigkeiten und Unfälle)

- > Definition Hierarchie und Funktion der Strassen
 - Netzeinteilung (Basisnetz 50 km/h, Basisnetz 30 km/h, ergänzendes Netz)
 - Situationsspezifische Gefahrenstellen (Bekannte Defizite an Strassenzügen oder Kreuzungspunkten)
 - Sicherheitsüberprüfung Trottoirüberfahrten (insbesondere Sichtweitenproblematik)
 - Besonders gefährdete Personengruppen (an Schulen, Kindergärten, Heimen)

- > Massnahmenplanung mit Prioritäten
 - P₁. Grundausrüstung (Torelement, Rechtsvortritt, Verzicht auf verkehrsorientierte Elemente)
 - P₂. Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit (Markierung "Zone 30", "30", Rechtsvortritt, etc.)
 - P₃. Bauliche Elemente (Horizontale und vertikale Versätze, Einengungen, Kreuzungsplateaus, etc.)

- > Kosten für die Umsetzung des Konzeptes – Element-Kostenschätzung

- > Abstimmung mit der Signalisationsbehörde – Amt für Bau und Infrastruktur

- > Vorstellung politische Entscheidungsträger (BK, Kommission Schulwegsicherung, GR) → Ziel: Information, Meinungsbildung, Einbezug und zu einem späteren Zeitpunkt ein Entscheid.

Umsetzung

Im Falle einer zustimmenden Entscheidung sowohl des Gemeinderates wie auch der Behörde werden die weiteren Schritte zur Realisierung eingeleitet. Dies umfasst die Ausführungsplanung der Signalisation, der verschiedenen Massnahmenpakete und deren Ausführung.

Ausblick

Ein Jahr nach der Umsetzung muss geprüft werden, ob die im Gutachten festgelegten Ziele erreicht sind. Dazu werden sowohl Unfallgeschehen wie auch Geschwindigkeitsmessungen analysiert. Systematisch werden Beobachtungen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung einbezogen und geprüft, ob allenfalls noch Defizite vorhanden sind und wie diese mit weiterführenden Massnahmen beseitigt werden können. Auf vereinzelt Abschnitten ist allenfalls mit baulichen Massnahmen zur Temporeduktion zu rechnen.

Die Justierung aus den Nachkontrollen wird so lange weitergeführt, bis die Zielvorgaben erreicht sind.

Dem Antrag liegen bei

- Gutachten Tempo-50/30-Zonen Gemeinde Schaan (elektronisch)
- Planunterlagen

Antrag

1. Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen in Schaan wird genehmigt.
2. Der Kredit von CHF 580'000.00 für die mit der Umsetzung von Tempo 30 unabdingbaren Massnahmen wird bewilligt und in das Budget 2021 aufgenommen. Es wird zur Kenntnis genommen, dass je nach Erreichung der Zielwerte in den nächsten Jahren baulichen Massnahmen folgen werden (Strassenverengungen, Vertikal- und Horizontalversätze, etc.).
3. Die Bauverwaltung wird mit der Umsetzung beauftragt. Der Beizug der Fa. Patsch Anstalt - Partizipation Planung Projekte, Vaduz, bei der Einführung und Umsetzung von Tempo 30 wird genehmigt.

Erwägungen

Der Gemeinderat wird von Philipp Patsch informiert:

Ausgangslage

- **Umfrage Verkehr und Mobilität Juni 2019**
 - 51 % "T30 finde ich gut"
 - 17.5% "Notwendiges Übel, sollte aber gemacht werden"
- **2019 Tempo-30-Zonen, Leitfaden** für eine erfolgreiche Umsetzung, bfu
 - **Zentrale Neuerung**
 - Einteilung des Strassennetzes in ein "Basisnetz" und eine "ergänzendes Netz"
 - Basisnetz – grundsätzlich 50 km/h
 - Ergänzendes Netz – grundsätzlich 30 km/h bzw. Zone 30
 - ABER: Dicht besiedelte Gebiete im Basisnetz können auch in T-30-Zonen einbezogen werden
- **Grundsätze**
 - Basisnetz ist vortrittsberechtigt zu führen – auch auf Tempo 30 Abschnitten
 - Es gilt das Prinzip der "selbsterklärenden Strasse". Das Erscheinungsbild der Strasse zeigt die Tempolimits.

Vorgehen

- Initiierung, Öffentlichkeitsarbeit, Einbezug der Bevölkerung – Umfrage
- Rechtliche Grundlagen
 - Strassenverkehrsgesetz SVG
 - Strassensignalisationsverordnung SSV
 - Weisung der Regierung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen
 - Tempo-30-Zonen; Leitfaden für eine erfolgreiche Umsetzung, Beratungsstelle für Unfallverhütung
- Gutachten T30-Konzept
 - Analyse
 - Siedlungsgebiet / Sensible Nutzungen
 - Strassenhierarchie
 - Verkehr (Mengen, Geschwindigkeiten und Unfälle)
 - Hierarchie und Funktion der Strasse
 - Netzeinteilung
 - Situationsspezifische Gefahrenstellen
 - Sicherheitsüberprüfung Trottoirüberfahrten
 - Besonders gefährdete Personengruppen

PATSCH

3

- Massnahmen/Massnahmenplanung
 - Prio 1: Grundausstattung
 - Prio 2: Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit
 - Prio 3: Bauliche Elemente zur Geschwindigkeitsreduktion
- Abstimmung mit der Signalisationsbehörde (ABI)
 - Vorgespräch ABI
 - Gesamtvorstellung ABI/Signalisationsbehörde
- ➡ • Vorstellung politischen Entscheidungsträger (BK, Schulwegsicherung, GR)
- Entscheid GR
- Realisierung
 - Signalisationsplanung
 - Massnahmenplanung
 - Umsetzung
- Nachkontrolle
 - Geschwindigkeitsniveau
 - Unfallgeschehen
 - Neu entstandene Defizite
 - Rückmeldungen Bevölkerung
- Evaluation Nachkontrolle

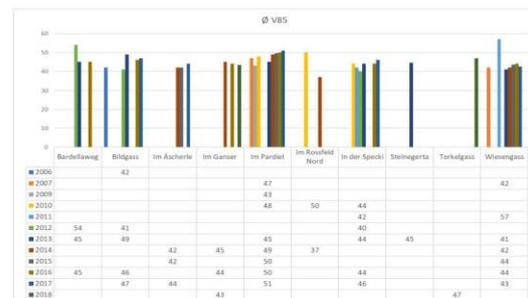
PATSCH

4

Analyse Siedlungsgebiet

- Betrachtungsperimeter
- Sensible Nutzungen
- Radius 100 m
- Fussgängerstreifen
 - Defintion "Nachbereich" mit BFU
- Verkehrsrichtplan Bestand
- Verkehrsdaten
 - V₈₅ Zählstellen
 - Unfalldaten

- FGS Gemeinde Gesamt
- Belassen T30
- Auflösen T30
- Hauptverkehrsstrasse bestehend
- Sammelstrasse bestehend
- Erschliessungsstrasse bestehend



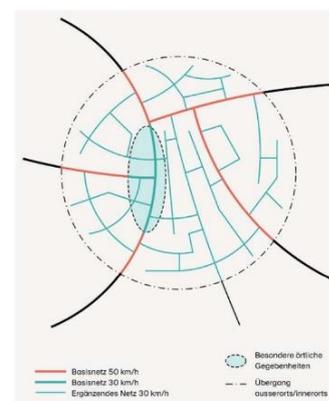
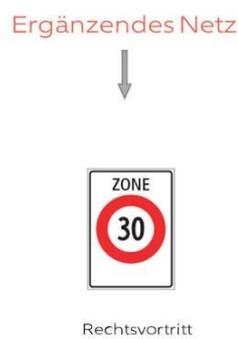
PATSCH

5

Hierarchie und Funktion der Strasse

- Netzeinteilung

- Basisnetz (50 km/h)
- Ergänzendes Netz (30 km/h)
- Ergänzendes Netz



PATSCH

6

Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite

- Situationsspezifische Gefahrenstellen
 - Streckenabschnitte bzw. Strassen
 - Kreuzungen / Einmündungen bzw. punktuelle Gefahrenstellen
- Trottoirüberfahrten

PATSCH

7

Massnahmen in T-30-Zonen

V85	Ergänzendes Netz	Basisnetz
< 38 km/h	Grundausrüstung <ul style="list-style-type: none"> - Signal, Torelement - Betrieb der Knoten im Rechtsvortritt - Verzicht auf verkehrsorientierende Elemente (Mittelinsel, Fussgängerstreifen, Mittellinien, Kreisel, LSA) 	Grundausrüstung <ul style="list-style-type: none"> - Signal, Torelement - Erscheinungsbild (Kreisverkehr, FGSO, Strassenraum)
38 – 42 km/h	Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit <ul style="list-style-type: none"> - Besondere Markierung "Zone 30" oder "30" - Verdeutlichung des Rechtsvortrittsregimes - Parkfelder wechselseitig anordnen 	Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit <ul style="list-style-type: none"> - Besondere Markierung "Zone 30" oder "30" - Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen FGSO - Mehrzweckstreifen
< 42 km/h	Bauliche Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit <ul style="list-style-type: none"> - Vertikalversatz - Seitliche Einengung / Horizontalversatz 	Bauliche Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit <ul style="list-style-type: none"> - Vertikalversatz - Feste Geschwindigkeitskontrollen

PATSCH

8



Kostenzusammenstellung			
T30- Elementkosten		CHF	290'250.00
Bauliche Massnahmen		CHF	133'000.00
Planung und Realisierung		CHF	48'000.00
		CHF	471'250.00
Unvorhergesehenes und Reserve	15%	CHF	70'687.50
Total ohne MwSt.		CHF	541'937.50
MwSt.	7.70%	CHF	41'729.19
Total inkl. MwSt. (gerundet)		CHF	580'000.00



bfu
bpa
lupi

Vorteile von Tempo 30:

- Es gibt weniger Unfälle. Besonders Fussgänger und Velofahrer verunfallen weniger schwer.
- Für Kinder ist der Schulweg sicherer.
- Das Überqueren von verkehrsberuhigten Strassen ist für Fussgänger einfacher.
- Der Verkehr fliesst gleichmässiger.



Bei den Informationen und der Diskussion mit Philipp Patsch und Jürgen Gritsch werden folgende Punkte besprochen:

- Ausgangsbasis ist die Umfrage von 2019, bei welcher Tempo 30 grosse Zustimmung erhielt. Heute geht es um eine Information an den Gemeinderat und eine Diskussion, es wird aber noch kein Beschluss gefasst.
- Es wurde das gesamte Gemeindegebiet exkl. Industriegebiet betrachtet. Dieses wurde ausgenommen, weil dort keine Gefahrenstellen wie im Wohngebiet bestehen. Falls der Gemeinderat der Ansicht ist, das Industriegebiet müsse einbezogen werden, wird dies natürlich gemacht.
- Fussgängerstreifen sind in Tempo-30-Zonen nicht erlaubt ("verboten"). Bei "sensiblen Nutzungen" (z.B. Schulen) können sie aber in einem Radius von 100 m bestehen bleiben. Zudem können Fussgängerstreifen bei Einmündungen in Hauptstrassen bleiben, wenn alle Voraussetzungen erfüllt sind.
- Basis für die Betrachtungen ist die Kennzahl "V85", d.h. die Geschwindigkeit, welche von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird. Dabei ist zu beachten, dass derzeit Tempo 50 gefahren werden darf.
- Das "Basisnetz grün" entspricht den Landstrassen; das "Basisnetz 30" in etwa den Erschliessungsstrassen.
- Jede Strasse des "ergänzenden Netzes" mündet in eine Landstrasse.
- Es wurden alle Gefahrenstellen im ganzen Strassennetz angeschaut. Es gibt einige Kreuzungen, welche ein Sichtweitenproblem aufweisen, insbesondere im Bereich Bardella, Kresta, Egerta und Wiesengass.
- V85 ist auch für die Nachkontrolle nach rund einem Jahr als Basis heranzuziehen.
- Der Ausbaustandard gemäss Gutachten ist ein Vorschlag, er ist später genauer zu definieren.
- Bei Tempo 30 sinkt der V85 automatisch. Bereits jetzt ist sichtbar, dass V85 über die Jahre teilweise rückläufig ist. Es gibt auch keine Strasse, wo V85 über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit liegt.
- Es wird gefragt, ob vor der Umsetzung der Massnahmen nochmals Tempomessungen vorgenommen werden.
- Gemäss aktuellem Zeitungsbericht ist in Planken generell Tempo 40 eingeführt worden. Es stellt sich die Frage, welche Massnahmen hierbei notwendig sind.
- Falls der Gemeinderat Tempo 30 beschliesst, werden genaue Massnahmen erarbeitet und auch Tempomessungen gemacht. Die Massnahmen sind jedenfalls "mit Augenmass" zu erarbeiten.
- Am Donnerstag, 04. Juni 2020, wird das Konzept dem ABI vorgestellt. Wie Tempo 40 umzusetzen ist, ist noch völlig offen. Das Strassenverkehrsgesetz kennt bislang nur die Tempi 30 / 50 / 80 in Bezug auf Signalisation. "Tempo 50 generell" gilt zudem bei dicht bebautem Gebiet, die Wiesengass würde heute kaum mehr mit Tempo 50 beschildert werden dürfen, sondern eigentlich als "ausserorts" angesehen werden.
- Falls Tempo 40 überprüft werden soll, ist dies ein neuer Auftrag.
- Die V85-Zahlen erstaunen, die Autofahrer scheinen "manierlich" unterwegs zu sein. Wenn man nur dies anschaut, wäre die Einführung von Tempo 30 flächendeckend fragwürdig. In den Hanglagen von Schaan könne man aufgrund der parkierten Autos auch kaum schneller fahren. Ausreisser gibt es natürlich immer.
- Es muss auch immer angeschaut werden, in welche Richtung welches Tempo gefahren wird (z.B. Bardella wegen der Einfahrten von Norden her).

- Bei der ganzen Thematik muss die Sicherheit beachtet werden: Anhalteweg und Sterbewahrscheinlichkeit. Diese beiden Faktoren sprechen für Tempo 30, rein unter dem Aspekt Sicherheit ist Tempo 30 zu befürworten.
- Als der Auftrag Tempo 30 erteilt wurde, war Tempo 40 noch nicht im Gesetz vorgesehen, dies geschah erst im Dezember 2019. Falls Abklärungen zu Tempo 40 gewünscht werden, ist ein Auftrag zu erteilen, dann kann auch dazu beschlossen werden. Dann ist auch das Land gezwungen, sich Regeln zu überlegen. Die Grundlagen sind generell vorhanden, diese weiteren Abklärungen würden nicht zu viel Zeit beanspruchen. Das Verständnis bei der Bevölkerung dazu ist sicher vorhanden. Es soll aber jedenfalls im Herbst 2020 beschlossen werden.
- Es kann heute nicht über Tempo 40 / Tempo 40 generell diskutiert werden, da die Grundlagen und das Wissen dazu fehlen.
- Bei der Planung muss überlegt werden, wo wirklich Tempo 30 eingeführt werden soll. Dabei wird auch die Beschilderung diskutiert, wie z.B. bei den Wegen in die Landwirtschaftszone, wo nach kurzer Strecke sowieso Fahrverbot herrscht. Dies wird dann wieder dem Gemeinderat vorgestellt.
- Die vorgeschlagenen CHF 580'000 decken eine "Grundausstattung" im Gemeindegebiet ab. Die Definition der baulichen Massnahmen ist aber schwierig. Geringere Kosten sind aber kaum möglich. Die Kosten müssen auch klar aufgezeigt werden. Es kann nicht sein, dass Tempo 30 scheinbarweise in einzelnen Quartieren eingeführt wird. Die temporären Tempo-30-Zonen bei Baustellen haben bereits zu (Neid-) Diskussionen geführt.
- Falls später noch Rückbauten von Strassen notwendig sein sollten, werden diese mit anderen Arbeiten verbunden, wie z.B. Ersatz von Leitungen.
- Von Tempo 40 wird abgeraten; Tempo 30 / 50 ist ein bewährtes System, die Grundlagen sind vorhanden.
- Ein Gemeinderat erwähnt, dass Tempo 30 gemäss BfU in den "Kernzonen" eingerichtet werden könne, nicht aber so weitläufig wie vorgestellt. Dem wird widersprochen: die Aufzählung der BfU sei nicht abschliessend. Dieser Punkt wird nochmals geklärt.
- Es wird erwähnt, dass in der Bahnstrasse zwei Messungen stattgefunden haben: einmal mit Tempo 30 (Baustelle) und Ergebnis V85 von 40.8 km/h, und einmal mit Tempo 50 mit Ergebnis V85 von 43.6 km/h. Es stelle sich die Frage, ob dieser Unterschied den Aufwand wert sei.
Solche "Zahlenspiele" können bei jeder Strasse durchgeführt werden, aber es müssen natürlich die Details angeschaut werden.
- Im Malarsch können bald neue Messungen durchgeführt werden; dort kann dann erkannt werden, was die baulichen Massnahmen gebracht haben.
- Es stellt sich die Frage, wie weit das Tempo reduziert werden soll. Teilweise sei die ganze Diskussion doch auch eine "Glaubenssache".
- Die Diskussion ist wichtig, soll sich aber nicht um Details drehen. Für Tempo 30 spricht die Sicherheit, die Lärmreduktion und das Wohlfühlen in den Quartieren (Wohnzonen). Umgekehrt ist es in der Saxgass eher seltsam, Tempo 30 zu fahren.
- Es kann ähnlich werden wie mit dem Rauchverbot: früher wäre es undenkbar gewesen, dass in den Restaurants nicht geraucht wird, heute ist dies normal.
- Gegen Tempo 30 spricht eigentlich gar nichts, auch Zeitgewinn ist kein Argument. In 20 Jahren schaut die Mobilität wohl auch ganz anders aus, was sich bereits jetzt z.B. mit dem E-Bike-Boom zeigt.
- Die Strassen wurden ursprünglich für Tempo 50 gebaut, dann wurde mit Schwellen das Tempo reduziert.

- "Ausreisser" werden wohl auch weniger, können aber nicht beziffert werden.
- Die Strassen sollen künftig nicht zu höherem Tempo als erlaubt einladen.

Während der Diskussion ohne weitere Anwesende werden folgende Punkte besprochen:

- Verschiedene Massnahmen sollen dann ergriffen werden, wenn eine Strasse saniert werden muss.
- Die Chance der Akzeptanz von Tempo 30 war noch nie so hoch wie jetzt.
- Es stellt sich die Frage, was man denn mit den ganzen Einschränkungen noch tun darf. Es gebe immer mehr Regeln.
- Es soll eine Linie im Land durchgezogen werden, kein Wildwuchs mit den Tempo-Limiten.
- Für die BfU ist klar, dass nicht nur Tafeln aufgestellt werden sollen, sondern auch die Optik der Strassen angepasst werden muss. Die Saxgass z.B. ist 7 m breit, hier muss etwas gemacht werden. Diese Strasse muss in den nächsten Jahren saniert werden, dies kann dann gemacht werden.
- Tempoüberschreitungen kann nur die Landespolizei büssen, dort fehlt aber die Kapazität. In Grossstädten ist das Risiko von Bussen höher als bei uns. Wenn bei uns der mobile Blitzer aufgestellt wird, gibt es eine kurzfristige Wirkung, die aber bald nachlässt.
- Falls überall Tempo 30 herrscht, ist dies bekannt und wird automatisch zur Normalität.
- Tempo 30 macht das Auto unattraktiver, was auch ein guter Nebeneffekt für den Umstieg Mobilität ist.
- Jeder an einer stark befahrenen Strasse hätte gerne Tempo 30; die eigene Bequemlichkeit zeigt dann aber oft in eine andere Richtung.
- Falls der Antrag so genehmigt wird, wird er kundgemacht und es kann das Referendum ergriffen werden. Eine andere Möglichkeit gibt es nicht. Und falls kein Referendum ergriffen wird, ist dies auch in Ordnung.
- In der Umfrage 2019 wurde Tempo 30 mehrheitlich begrüsst. Es wird gefragt, ob aber nicht mehrfach abgestimmt werden konnte.
Dies wird bejaht: damit sollte gewährleistet werden, dass in einem Haushalt auch alle mitmachen konnten. Es wurde aber pro IP-Adresse ein Time-out von 10 Minuten eingearbeitet.
Falls bei solchen Umfragen mehrfach abgestimmt wird, werden sich pro und contra wohl aufheben.
- Die Strassen wurden früher sogar für Tempo 60 gebaut. Das heute erlaubte Tempolimit von 50 km/h wird allergrössten Teil eingehalten, "Idioten" gibt es immer. Heute sind aber die Empfindlichkeiten anders. Im Malarsch waren vor einigen Jahren mehr als 2'000 Autos täglich zu verzeichnen, heute noch rund 1'000. Die Strassen sind nun mal auch dazu da, um zu fahren, Sammelstrassen weisen auch mehr Verkehr auf als Erschliessungsstrassen. Der grösste Teil ist zudem Eigenverkehr.
- Mit Tempo 30 müssen teilweise Verengungen erstellt werden.
- Der Autofahrer erkennt, welches Tempo erlaubt ist und hält sich darin.
- Wenn jetzt die Möglichkeit besteht, Tempo 40 anzuschauen, soll dies auch getan werden. Diese Zeit soll sich der Gemeinderat nehmen, dann besteht eine gute Grundlage.
- Es wird der **Gegenantrag** gestellt, vor der weiteren Diskussion und Beschlussfassung Tempo 40 anzuschauen. Der Beschluss des Gemeinderates soll noch diesen Herbst gefasst werden.
- Es wird eine Information nach aussen geben, die das Wesentliche aufzeigt.

Beschluss

Vor der weiteren Diskussion und Beschlussfassung sind Abklärungen zu Tempo 40 durchzuführen. Der Beschluss des Gemeinderates soll noch diesen Herbst gefasst werden.

Abstimmungsergebnis (13 Anwesende)

9 Ja (6 VU, 3 FBP)

4 Nein (2 FBP, 1 FL, 1 DU)